Rapport annuel sur les activités de transport maritime

ANNÉE D'EXPÉDITION 2013

PHOTO GRACIEUSEMENT OFFERTE PAR LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

PHOTO GRACIEUSEMENT OFFERTE PAR H. MELLING

Nunavut

Ministère des Services communautaires et gouvernementaux
Department of Community and Government Services

TABLE DES MATIÈRES

Description — Numéro de page

But 1

Introduction 1

Examen d'une année d'activités 2

Perspectives pour 2014 5

Observations sur les activités 6

1. NEAS
2. NSSI
3. NTCL

Annexe A : Liens vers des sites Web 8

Annexe B : Incidents au cours de la saison de transport maritime 2013 9

Annexe C : Revue du site Web 10

But

Chaque année, le gouvernement du Nunavut et les intervenants de l'ensemble du Nunavut transportent des marchandises par voie maritime vers le territoire.

Le transport maritime est un lien stratégique et vital pour toutes les communautés du Nunavut et pour leurs résidants, car il leur permet d'obtenir leur réapprovisionnement annuel en biens et matériel nécessaires pour l'année. Il constitue la façon la plus économique de transporter les marchandises en vrac vers l'Arctique. Chaque année, des navires et chalands remorqués voyagent en partance de plusieurs ports canadiens du Sud, transportant diverses marchandises composées de matériaux de construction, de véhicules, d'équipement lourd, d'articles ménagers et d'articles non périssables.

Le but de ce document est de passer en revue les activités annuelles de réapprovisionnement en cargaisons sèches.

Introduction

Le Rapport annuel sur les activités de transport maritime a été préparé par le ministère des Services communautaires et gouvernementaux (SCG).

SCG continue de jouer un rôle crucial en assurant le soutien logistique et la coordination des activités de transport maritime pour le gouvernement. Le GN (y compris ses services apparentés) compte sur les transporteurs désignés pour garantir le transport des marchandises et du matériel vers ses bureaux, dans chaque communauté. Des particuliers et entreprises du Nunavut peuvent profiter des modalités et conditions que le GN a négociées auprès de ces transporteurs désignés pour répondre à ses besoins.

Le transport maritime annuel est déterminant pour le réapprovisionnement économique des communautés de l'Arctique, pour le développement économique, par l'intermédiaire d'activités d'exploration, ainsi que pour les projets actuels et nouveaux liés aux ressources, bien qu'il ne soit disponible que pendant une période de quatre à cinq mois. L'utilisation du transport maritime permet aux expéditeurs de profiter des coûts les plus bas, et il ressort d'une vaste étude de 2005 portant sur le transport maritime que le coût du transport par voie aérienne peut être de 8 à 11 fois supérieur à celui du transport maritime. C'est pourquoi la quasi-totalité des biens non périssables nécessaires au Nunavut sont transportés par voie maritime, et également pourquoi le ministère met tout en œuvre pour garantir que les coûts du transport maritime soient préservés et que les expéditeurs soient sensibilisés aux avantages du transport maritime.

Le transport aérien est offert toute l'année (lorsque les conditions météorologiques le permettent) et joue un rôle important pour le transport des biens périssables et les situations urgentes, ainsi que pour garantir des liaisons régulières vers le sud du Canada.

Le rapport qui suit présente des renseignements importants sur les activités ainsi que des précisions sur les activités de la saison 2013, le progrès et les réalisations accomplis en matière de transport maritime et, s'il y a lieu, les incidents qui sont survenus.

Examen d'une année d'activités

L'année 2013 aura affiché un volume important d'activités chez les principaux transporteurs, en lien avec l'activité minière, quelque 300 000 à 350 000 m^3 ayant été transportés pour les projets combinés de Mary River, sur l'île de Baffin, des mines Agnico Eagle, à Baker Lake, de Canadian Royalties, à Deception Bay, et une faible quantité de marchandises à Robert's Bay, à Kitikmeot. Le réapprovisionnement communautaire, y compris celui du Nunavik, a été évalué à 250 000 à 300 000 m^3.

Défis

En 2013, les deux transporteurs de la région de Montréal ont effectué 35 voyages de transport de marchandises sèches; NEAS a effectué 14 voyages vers le Nord à partir de leur base située dans le port de Valleyfield, alors que NSSI a effectué 16 voyages vers le Nord à partir de Côte Sainte-Catherine, et cinq à partir de Valleyfield. Cette saison, NSSI a également effectué trois voyages de chalands de Bécancour à Baker Lake, au début de la saison, et a ensuite utilisé deux de ces chalands pour transborder de la marchandise à Chersterfield Narrows. Les deux entreprises ont effectué des voyages en soutien aux activités minières, NEAS se rendant à Milne Inlet à quatre occasions pour le projet de minerai de fer de Mary River, alors que son nouveau navire, le *Mitiq*, ainsi que le *Qamutiq*, a desservi Deception Bay.

Le nouveau navire Mitiq, ex Emmagracht, de NEAS

http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=1894693

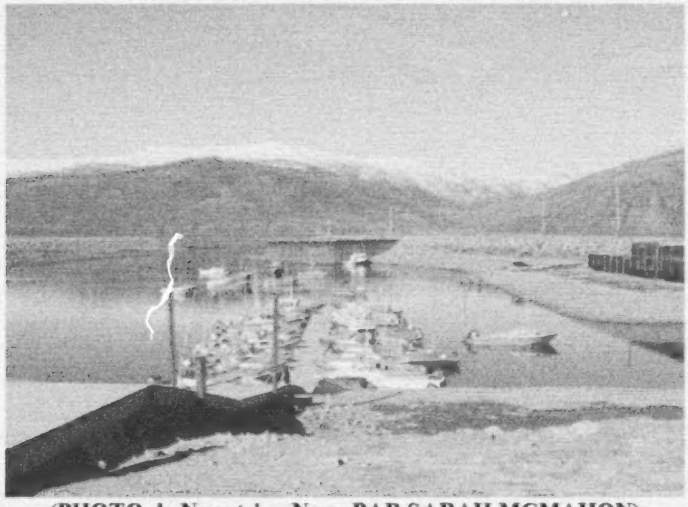
NSSI a effectué quatre voyages en soutien aux activités de la mine Meadowbank d'Agnico-Eagle, à Baker Lake, et assuré deux services de cargaison partielle pour du transport en rotation dans les communautés. Quatre prestations de service de cargaison dédié et une de service de cargaison partielle en soutien à Baffinland à Milne Inlet ont eu lieu. Un des voyages dédiés a été effectué par un navire affrété, le *HHL Mississippi*; ce navire est d'un type similaire à d'autres navires transporteurs de charges lourdes de la flotte Desgagnés et, avant d'être chargé à Valleyfield, a déchargé des transformateurs à Duluth MN, pour qu'ils soient transportés par rail en Alberta. Le *Zelada Desgagnes* s'est

rendu à Robert's Bay pour TMAC Resources pour livrer des fournitures à la mine d'or Doris North. Cette mission faisait partie de son service communautaire à Kitikmeot. Comme dans les années précédentes, les voyages vers les communautés de NEAS et de NSSI comprenaient généralement les communautés du Nunavik et du Nunavut.

On relève une quantité importante d'activités de cargaison retournée, partiellement attribuable à Agnico Eagle, mais provenant également des activités continues de nettoyage des sites abandonnés du site du réseau DEW. Au cours de la saison 2013, on a fait état de 6 500 tonnes de sol contaminé, ainsi que d'autres matériaux dangereux retirés de Cape Dyer et de matières déplacées de Cape Hooper pour élimination ou traitement. C'est la dernière année des grands contrats de remédiement des stations abandonnées.

Le parachèvement du port pour petits bateaux, à Pangnirtung, aura été une réalisation importante. Bien qu'une nouvelle zone de déchargement des cargaisons et une rampe de débarquement de barge aient été fournies dans le cadre du projet, ce dernier dans son ensemble pourrait ne pas être utile pour le transport maritime annuel, mais il sera avantageux pour les activités de pêche. Il est également souhaité qu'il incitera les navires de croisière à s'y présenter et à utiliser le quai pour le transfert des passagers.

Le nouveau port pour petits bateaux à Pangnirtung



(PHOTO de Nunatsiaq News PAR SARAH MCMAHON)

Bien qu'il n'y ait eu aucun problème apparent de transport maritime dans les 26 communautés du Nunavut et que, contrairement à 2012, Iqaluit n'a pas fait état de conditions difficiles liées à l'état de la glace, le premier voyage de NEAS n'a eu lieu que le 20 juillet, assuré par le *Mitiq*. De plus, cette saison, NEAS n'a pas fourni les six visites prévues à Iqaluit, bien que le *Mitiq* et l'*Umiavut* soient venus dos à dos du 20 juillet au 8 août.

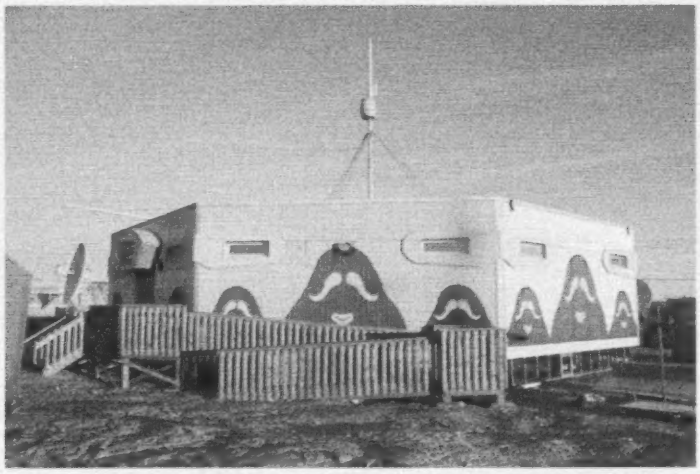
Neuf navires de croisière sont venus dans les communautés du Nunavut en 2013, dont le *Silver Explorer*, qui a entrepris une navette à Churchill; la plupart ont emprunté les passages du Nord-Ouest. De plus, le mégayacht de Paul Allen, *Octopus*, a effectué sa troisième traversée du Passage du Nord-Ouest, de l'ouest vers l'est cette fois. Compte tenu de l'itinéraire du yacht, des passagers devaient se trouver à bord à cette occasion.

Un nombre remarquable de 19 aventuriers, à bord de petites embarcations et de mégayachts, ont visité la région. Un des yachts, le Balthazar, a passé l'hiver 2012/13 dans la région et était en partance.

Kitikmeot

NSSI a fourni le service par l'intermédiaire de son navire *Zelada Desgagnes*, alors que NEAS a utilisé son nouveau navire, le *Mitiq* dans l'Ouest cette saison. Tel que noté, il est espéré que la mine d'or Doris North reprendra ses activités, mais il n'y a pour le moment aucune indication quant au moment où TMAC Resources annoncera un premier appel public à l'épargne (PAPE), qu'elle a affirmé être nécessaire pour recueillir des fonds nécessaires pour que le projet passe à l'étape de la production. Dans d'autres activités minières, Sabina a affiché de bons résultats de sa propriété de Back River, mais MMG Resources a de nouveau repoussé son processus de permis pour essayer de trouver des ressources supplémentaires. Gjoa Haven a parachevé son centre patrimonial cette saison, et la communauté espère ainsi attirer plus de passagers de croisières au cours des années à venir.

Le nouveau Centre patrimonial Nattilik de Gjoa Haven



(PHOTO de Nunatsiaq News PAR ED STEWART)

Kivalliq

La région de Kivalliq reçoit des services contractuels du GN des régions de Churchill et de Montréal, ainsi que des livraisons par des tiers de la région de Montréal. La mine Agnico-Eagle a continué de susciter un trafic important en 2013, avec quatre cargaisons dédiées, deux cargaisons partagées et trois livraisons par remorqueurs-chaland de Bécancour. À Meadowbank, le contrôle de coûts a été rétabli et à contribué à une rentabilité globale de l'entreprise, malgré les coûts associés à une autre mine d'or. Toutefois, bien que l'entreprise maintient son engagement à développer la propriété Meliadine de l'entreprise à l'extérieur de Rankin Inlet, les dates butoirs ont été reportées à cause de préoccupations constantes à propos du déclin du cours de l'or.

Qikiqtaaluk

Le projet de Mary River est passé à la « phase de revenus initiaux ». Dans le cadre de [illegible] plan, le minerai sera transporté par camion sur une route d'approvisionnement vers Mi[illegible] Inlet, puis chargé à bord de transporteurs de vrac pour expédition aux aciéries d'Europe. L'intention est de transporter 2,5 tonnes métriques en 2015, et 3,5 tonnes métriques par la

suite, au cours des seuls mois de navigation. Le chemin de fer vers Steensby Inlet sera construit plus tard. Afin de respecter l'échéancier, l'entreprise a expédié, selon les rapports, 173 000 m^3 de cargaison sèche dans neuf navires de Valleyfield cette saison, et il est prévu que la construction aura lieu au cours de 2013, de l'hiver 2013/14 et de 2014.

Également dans la région, le projet de Peregrine Diamonds, qui a été desservie par Iqaluit, a subi un revers lorsque DeBeers s'est retirée du projet. Peregrine prévoit poursuivre seule et a expédié d'importants échantillons de vrac au Sud au cours de 2013. Les résultats ont indiqué que cheminée CH-6 est une des cheminées de kimberlite de la plus haute qualité au monde. L'entreprise a également recueilli avec succès du financement supplémentaire à la fin de 2013 pour poursuivre ses activités d'exploration en 2014.

Perspectives pour 2014

Tel que noté, plusieurs projets miniers sont en développement et pourraient susciter une demande importante en transport maritime au cours des prochaines années. Ces projets comprennent : les projets minerai de fer de Mary River et Roche Bay dans la région de Qikiqtaaluk; Back River, Hackett River, Izok Lake et Doris dans la région de Kitikmeot et la mine d'or Meliadine d'Agnico Eagle à l'extérieur de Rankin Inlet, dans la région de Kivalliq. En ratifiant les contrats de service de cargaisons sèches en 2012, le ministère des Services communautaires et gouvernementaux a garanti les tarifs et le service de transport maritime pour les cinq à sept prochaines années. Toutefois, on a pu constater en 2013 que les transporteurs exploitaient la pleine capacité de leurs flottes, et qu'il était devenu difficile d'obtenir de l'espace à court préavis pour les cargaisons tardives. On prévoit que le respect par les expéditeurs des dates limites, et les conseils avisés sur les quantités seront très importants à compter de 2014.

Bien qu'ils ne soient pas au Nunavut, d'autres projets du Nunavik pourraient également imposer une pression aux services de transport maritime. Le projet de minerai de fer océanique de Cape Hope Advance obtient un solide soutien du gouvernement du Québec, et Manhattan and Forbes semble avoir trouvé une avenue pour la mine de cuivre/nickel de Canadian Royalties, adjacente à l'importante mine de nickel Raglan de Glencore. Cette saison, deux expéditions de nickel-cuivre ont été envoyées en Allemagne pour traitement. On ne détient toutefois aucune information sur la quantité et la valeur.

Observations sur les activités

NEAS

- Cette saison, NEAS a mis son nouveau navire, le *Mitiq*, en service, mais a vendu l'*Aivik* à l'extérieur du Canada. Il a quitté Halifax à la fin du mois de mai.
- Le mv *Mitiq* a desservi la région de Kitikmeot.
- L'entreprise a déployé quatre navires à l'occasion de 14 appareillages.

Emploi inuit

NEAS a embauché 10 personnes du Nunavut, pour un total de 861 jours-personnes d'emploi. En outre, elle a ajouté une personne à temps plein et deux personnes à temps partiel dans des rôles administratifs.

Centre de service

Le centre de service a bien travaillé au cours de la saison 2013.

Le ministère des Services communautaires et gouvernementaux a 35 conteneurs, y compris trois conteneurs à grande capacité et huit de moins grande capacité.

NSSI

- Aucun problème n'a été relevé, dans aucune communauté, au sujet du service de NSSI en 2013.
- NSSI a déployé le *Zelada Desgagnes* dans la région de Kitikmeot
- NSSI a utilisé le *Camilla* et le *Rosaire A Desgagnes* pour fournir un service contractuel à la région de Kivalliq, à partir de Churchill.
- L'entreprise a déployé ses six navires à l'occasion de 21 voyages. Un navire affrété a été nécessaire au cours de 2013 pour desservir la Terre de Baffin, et l'entreprise a également utilisé trois remorqueurs et chalands à pavillon canadien Baffinland pour desservir Agnico-Eagle à Baker Lake et fournir des voyages dédiés et combinés pour desservir la mine.

Emploi inuit

NSSI a continué d'augmenter l'embauche de bénéficiaires inuits au cours de la saison 2013.

- *Emploi et formation à bord de navires*. En collaboration avec Pêches Nunavut et le Marine Training Consortium, à Iqaluit, l'entreprise a fourni de la formation et de l'emploi à quatre membres d'équipage.
- *Gestion côtière*. L'entreprise compte trois personnes à temps plein et des emplois à temps partiel dans des postes de gestion côtière soutenant le transport maritime annuel.
- *Soutien au transport de cargaisons pour Agnico-Eagle*. Comme dans les saisons précédentes, NSSI a établi un contrat avec Peters Expediting, à Baker Lake, pour la manutention de cargaisons au nom de la mine d'or. En 2013, sept personnes ont été embauchées.
- *Postes de conseillers en transport maritime*. En collaboration avec Arctic Co-Ops, NSSI a formé et fourni 1,5 heure par jour d'emploi à des personnes de 14

communautés pour fournir des conseils sur le transport maritime et assurer la liaison avec le navire pendant la livraison des cargaisons. L'année 2013 a bénéficié d'un essai réussi en 2012, et l'entreprise entend maintenir le programme en 2014. Cela équivaut à quelque 700 jours d'emploi.

- L'entreprise a embauché une personne locale pour assurer la liaison entre le navire et la côte, à Baker Lake, au cours de la saison 2014.

NTCL

L'entreprise a fourni deux voyages de Hay River à Cambridge Bay et Kugluktuk, et un à Gjoa Haven, ainsi qu'à Taloyoak.

ANNEXE A

Liens vers des sites Web

Le site Web du GN http://cgs.gov.nu.ca/en/gov_services-purchase_sealift.aspx présente plusieurs documents importants et pertinents ainsi que des liens vers des sites Web, à l'intention du grand public et de toute personne intéressée à utiliser les services de transport maritime. Cette page Web est offerte en français et en inuinnaqtun.

Les documents suivants sont offerts sur le site Web :

- Conditions générales régissant le transport
- Évaluation du programme de réapprovisionnement en cargaisons sèches pour l'Arctique 2005
- Que faire si vos biens acheminés par transport maritime sont endommagés ou manquants

Liens vers les sites Web de fournisseurs de services

- Northern Transportation Company Limited (NTCL) : http://www.ntcl.com

- Nunavut Sealink & Supply (NSSI) Inc. : http://www.arcticsealift.com

- Nunavut Eastern Arctic Shipping Inc. (NEAS) : http://www.neas.ca

Pour plus d'information, veuillez communiquer avec le directeur de la logistique du GN en matière d'approvisionnement, de logistique et de services de soutien aux contrats.

Téléphone : (867) 975-5437
Sans frais : (888) 390-0111
Courriel : sealift@gov.nu.ca

ANNEXE B

Incidents au cours de la saison de transport maritime 2013

Il n'a été fait état d'aucun incident au cours de la saison de transport maritime 2013.

ANNEXE C

Évaluation du site Web, menée la première semaine de décembre 2013

NTCL

- Le site Web a été mis à jour et offre supposément un service en quatre langues (anglais, français, inuktitut et Inuvialukton), mais seule l'information générale sur l'entreprise est offerte traduite. Toutes les autres parties du site Web sont exclusivement en anglais.
- Le site Web présent de l'information sur le tarif général et la livraison pour toutes les communautés de Mackenzie River et l'Arctique Ouest, dans les Territoires du Nord-Ouest. Il ne semble pas y avoir une zone distincte pour les clients de Kitikmeot.
- Aucune information n'est fournie au sujet de l'Annexe K (conditions générales régissant le transport), RED, ou les modalités et tarifs prévus par l'Annexe K.

NSSI

- Le site Web est trilingue (anglais/français/inuktitut).
- Les options Nunavut et Nunavik sont aisément visibles et accessibles.
- L'Annexe K, les conditions générales régissant le transport, est accessible par l'intermédiaire des Formulaires de réservation.
- L'information sur l'assurance ne présente pas tous les détails de la couverture prévue par l'Annexe K.
- Il ne semble pas y avoir de lien vers le RED pour le règlement extrajudiciaire des différends.
- L'information sur les navires n'est pas accessible sur le site Web du transport maritime, bien qu'on y trouve une excellente photothèque des navires et des activités de transport de cargaisons. Les détails techniques portant sur la plus grande partie de la flotte peuvent être obtenus par l'intermédiaire du site Web de Groupe Desgagnés.

NEAS

- Le site Web est trilingue (anglais/français/inuktitut).
- Le site présente toujours l'ancienne version de l'Annexe K; la version acceptée par voie contractuelle pour le contrat de 2012 n'a pas été affichée. En outre, le document fait référence à la Zone A, alors que NEAS dessert la Zone C. Le site présente un document sur les conditions générales régissant le transport, mais qui n'établit pas clairement que ces conditions s'appliquent uniquement aux cargaisons chargées pour les communautés autres que celle d'Iqaluit (Zone C).
- Le formulaire d'assurance ne présente aucune information au sujet de la couverture de base pour les forfaits ou les véhicules motorisés négociés dans le cadre des contrats courants.
- On y présente maintenant de l'information sur le RED.